

Genehmigungsurkunde

Die Genehmigung des Flugplatzes Oehna vom 28.10.1998 (Neufassung), zuletzt geändert am 04.06.1999 (Verlegung der Grasbahn) sowie am 27.01.2006 (Grenzänderung), wurde mit Bescheid der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg vom 30.04.2024 gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassung-Ordnung (LuftVZO) jeweils in den geltenden Fassungen wie folgt wesentlich geändert:

Der

Fläming Air GmbH
Am Flugplatz 2
14913 Niedergörsdorf / OT Zellendorf

wird die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

**Landeplatzes für besondere Zwecke
(Sonderlandeplatz)**

mit der Bezeichnung

Sonderlandeplatz Oehna

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Sonderlandeplatzes ergeben sich aus der als Anlage beigefügten Platzdarstellungskarte in der Fassung vom Januar 2023 (M 1:2.500) mit Sichtvermerk vom 30.04.2024, die Bestandteil der Genehmigung ist.

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 5/5a • 12529 Schönefeld
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612

Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinien S 9 oder S 45 bzw. Buslinien X 7 / 171 vom U-Bahnhof Rudow bis zum S-Bahnhof Flughafen BER - Terminal 5

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

E-Rechnung: <https://xrechnung-bdr.de>; Leitweg-ID: 12-121096894453782-21

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)

IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

A. Flugplatzdaten

I. Beschreibung des Landeplatzes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Oehna
2. Lage: Land Brandenburg, Landkreis Teltow-Fläming, Gemeinde Niedergörsdorf, ca. 12 km südlich von Jüterbog, nahe Zellendorf
3. Flugplatzbezugspunkt:
 - 3.1. Geographische Lage: 51° 53' 59,07" N Koordinaten, System WGS 84
13° 03' 09,90" E
 - 3.2. Höhe über NHN: 85,9 m (282 ft)
4. Flugplatzmerkmale und -abmessungen:

- 4.1. Start- und Landebahn (SLB 1) für Motorflugzeuge, Hubschrauber, selbststartende Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge **- Bezugscode 1A -**

Richtung (rwN)	Bezeichnung	Länge	Breite	Belag
079° / 259°	08/26	850 m	20 m	Asphalt

Verfügbare Strecken:

Bezeichnung	TORA	LDA
08	850 m	850 m
26	850 m	850 m

- Längsneigung: ≤ 2 %
 Querneigung: ≤ 2 %
 Streifen: 910 m x 60 m
 Tragfähigkeit: 2.000 kg

- 4.2. Start- und Landebahn (SLB 2 - Grasbahn) für Motorflugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässige Startmasse (MTOM), selbststartende Motorsegler, nichtselbststartende Motorsegler und Segelflugzeuge im Flugzeugschleppstart, Ultraleichtflugzeuge:

Richtung (rwN)	Bezeichnung	Länge	Breite	Belag
079° / 259°	08/26	600 (750) m	30 m	Gras

Verfügbare Strecken:

Bezeichnung	TORA	LDA
08	600 m	750 m
26	750 m	600 m

Die SLB 2 – Grasbahn wird als Segelfluggelände betrieben gemäß den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 03.07.2019 (NfL 1-1679-19) für die Startarten:

- Luftfahrzeugschleppstarts sowie hiermit im Zusammenhang stehender Motorflugbetrieb und Eigenstarts von Motorseglern und Luftsportgeräten.
- Zusätzlich in Form einer Sonderregelung:
Starts und Landungen von Motorflugzeugen im Rahmen der Ausbildung der Flugschule Fläming Air GmbH.
- Verlängerung der Gras SLB um 150 m nach Osten für den Startlauf in Richtung West (versetzte Schwelle).
- Luftfahrzeugschleppstarts erfolgen ausschließlich in Startrichtung 26.

4.3. Rollbahnen nach den Angaben der Platzdarstellungskarte

Bezeichnung	Breite	Belag	Tragfähigkeit
A	7,5 m	Gras	2.000 kg
B	7,5 m	Asphalt	
C	7,5 m	Gras	
D	7,5 m	Asphalt/Gras	
N	7,5 m	Asphalt/Gras	

4.4. Vorfelder 1-4 nach den Angaben der Platzdarstellungskarte

4.5. Betriebsflächen für Freiballone, Luftschiffe, Fallschirmsprungbetrieb (jeweils nur im alternativen Betrieb) Im östlichen Landeplatzteil nach der Anweisung der Flugleitung im Einzelfall.

4.6. Markierung: befestigte und unbefestigte Flugbetriebsflächen – Sichtanflug (NfL I – 94/03)

4.7. Die Befeuerungsanlage am Sonderlandeplatz Oehna umfasst:

- Befeuerung der Start- und Landebahn (SLB 1 – Asphaltbahn)
- Befeuerung des Vorfeldes Nr. (2-3)
- Rollbahnbefeuerung TWY „B“

II. Zugelassene Luftfahrzeugarten

1. Flugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässige Abflugmasse (MTOM)
2. Hubschrauber (Drehflügler) - unbegrenzte Startmasse
3. selbststartende Motorsegler
4. Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler im Flugzeugschleppstart
5. Ultraleichtflugzeuge
6. Personenfallschirme
7. Freiballone
8. Luftschiffe (PPR)

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb der mit unter Punkt II. der Genehmigung genannten Luftfahrzeugarten der Platzhalterin, der am Platz ansässigen Vereine, Unternehmen, Luftfahrerschulen und von Luftfahrzeughaltern, die langfristige Nutzungsrechte am Flugplatz haben, sowie der Ausübung des Luftsports.

Darüber hinaus sind Flugbewegungen Dritter mit vorheriger Zustimmung der Platzhalterin (PPR) zulässig.

IV. Einfriedung

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 2 i. V. m. § 46 Abs. 2 LuftVZO von der Verpflichtung, den Sonderlandeplatz Oehna vollständig einzufrieden, befreit. Sie hat die in der Platzdarstellungskarte vom Januar 2023 (M 1:2500), der Bestandteil dieser Genehmigung und mit Sichtvermerk vom 30.04.2024 versehen ist, dargestellten Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

V. Bauschutzbereich

Ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG wird nicht bestimmt.

VI. Betriebspflicht

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.

B. Auflagen

1. Die Flugbetriebsflächen und die Grenzen des Landeplatzes dürfen nicht abweichend von den Darstellungen in der Platzdarstellungskarte angelegt und gekennzeichnet werden.
2. Diese Genehmigung, nachträgliche Änderungen und auf den Landeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde sind gesammelt aufzubewahren (Flugplatzakte).
3. Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der "Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb" des BMVBS vom 03.08.2012 (NfL I 92/13), der "Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeu-erung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr" vom 18.02.2003 (NfL I - 94/03) anzulegen und zu kennzeichnen bzw. der neu genehmigten Lage anzupassen.

Der Sicherheitsabstand von der Mittellinie der Rollwege zu Hindernissen von mindestens 15,5 m sind gemäß EASA Standards (CS ADR-DSN.D.260) einzuhalten. Die unbefestigten Rollwege sind mit Randmarkern zu versehen.

Der Landeplatz muss mit einem Windrichtungsanzeiger (WDI) von mindestens 3 m Länge in der üblichen Beschaffenheit und Farbe ausgerüstet und für den Nachtflugbetrieb befeuert sein sowie über Wetterbeobachtungsgeräte mit Anzeige in der Flugleitung verfügen.

Für den Nachtflug ist zu belegen, wie die notwendige Befeu-erung und Ausleuchtung des Rollweges A & B sowie des Vorfeldes erfolgt (ggf. durch reflektierende Randmarker).

Das Vorfeld 4 vor den Ferienhäusern ist auf Luftfahrzeuge mit einer maximalen Länge von 10 m zu begren-zen, unter Beachtung des Sicherheitsabstandes von mindestens 15,5 m zum Rollweg N.

4. Es gelten die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungs-wesen auf Flugplätzen in der jeweils gültigen Fassung.
5. Der Landeplatz ist mit einer Bodenfunkstelle für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst sowie einem Windmessgerät auszurüsten und an das öffentliche Fernsprechnet-ze anzuschließen.

Im Bereich des Fernsprechanchlusses sind an geeigneter und zugänglicher Stelle gut sichtbar die *wich-tigsten Telefonnummern* entsprechend den Bedürfnissen des Flugplatzes auszuhängen:

- Flugsicherungsdienststelle
- Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste (Feuerwehren)
- Abteilung Flugplatzbetrieb
- Polizei und Sicherheit
- medizinische Dienstleistungen (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte)

- Luftfahrzeugbetreiber
- Bodenabfertigungsdienste
- Luftfahrtbehörde
- Zivilschutz und
- andere.

An allgemein zugänglicher Stelle und in jeweils aktueller Fassung sind auszuhängen:

- die Platzdarstellungskarte,
- die Flugplatzbenutzungsordnung einschließlich Alarmplan,
- die Genehmigungsurkunde.

Ein Alarmplan, der die Benachrichtigung der zur Brandbekämpfung, Rettung und ärztlichen Versorgung von Personen außerhalb des Flugplatzes heranzuziehenden Kräfte (z.B. allgemeine Feuerwehr, Notarzt, Krankenhaus) beschreiben muss, ist im Benehmen mit den Beteiligten aufzustellen, auf dem neuesten Stand zu halten und für die Öffentlichkeit gut sichtbar, z.B. im Bereich der Flugleitung oder im Umfeld der bereitgestellten Löschmittel anzubringen.

6. Dem diensthabenden Betriebsleiter müssen für seine Tätigkeiten geeignete Signalgeräte zur Verfügung stehen.

7. Zur Sicherung des ordnungsgemäßen Betriebes hat die Flugplatzunternehmerin eine oder mehrere Personen als Betriebsleiter zu bestellen. Eine Liste der bestellten Betriebsleiter ist der Genehmigungsbehörde vorab zu übergeben. Bei künftigen Anpassungen oder Änderungen ist diese der Genehmigungsbehörde zu übermitteln. Die Flugplatzbenutzungsordnung ist den Betriebsleitern gegen Unterschrift bekannt zu geben.

Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn ein Betriebsleiter auf dem Landeplatz anwesend und in der Lage ist, den Flugbetrieb umfassend zu beaufsichtigen. Ausnahmen hiervon können für bestimmte Einzelfälle in betriebsschwachen Zeiten und bei Anwesenheit einer von der Flugplatzunternehmerin bestellten sachkundigen Hilfsperson zugelassen werden, vorausgesetzt ein Verfahren „Fliegen ohne Flugleiter“ ist geregelt und durch die Luftfahrtbehörde gesondert genehmigt.

Die Anwesenheit des diensthabenden Betriebsleiters ist lückenlos zu dokumentieren. Jeder Betriebsleiter muss Inhaber eines gültigen Flugfunkzeugnisses sein.

8. Die Genehmigungsinhaberin hat sicherzustellen, dass eine in Erster Hilfe ausgebildete Person, die mit den örtlichen Verhältnissen vertraut ist, während des Flugbetriebes ständig anwesend ist (dies kann auch der Betriebsleiter sein).

9. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Landeplatz und in dessen Umgebung ist die von der Genehmigungsbehörde gesondert zu erlassende Regelung des Flugplatzverkehrs (§ 22 LuftVO) maßgebend. Diese ist allen mit der Abwicklung des Verkehrs und Betriebes auf dem Landeplatz betrauten Personen bekannt zu geben und an gut sichtbarer sowie allgemein zugänglicher Stelle ständig auszuhängen. Die Bekanntgabe

ist in der Flugplatzakte zu dokumentieren und die Dokumentation von den genannten Personen zu unterzeichnen.

10. Der Genehmigungsbehörde ist eine Flugplatzbenutzungsordnung (FBO) gemäß §§ 53 Abs. 1, 43 Abs. 1 LuftVZO zur Genehmigung vorzulegen, die dem Betriebsumfang mit den unter Teil A, Abschnitt II zugelassenen Luftfahrzeugarten Rechnung trägt. Künftige Änderungen/Ergänzungen der FBO (einschließlich ihrer Anlagen) sind ebenfalls vorab durch die Luftfahrtbehörde zu genehmigen.
11. Es ist ein Hauptflugbuch zu führen, in dem die Starts- und Landungen mit folgenden Eintragungen nachzuweisen sind:
 - Tag und Uhrzeit,
 - Luftfahrzeugmuster,
 - Staatsangehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
 - Anzahl der Besatzungsmitglieder,
 - Anzahl der Fluggäste,
 - Art des Fluges,
 - bei Überlandflügen den Start- und Zielflugplatz.

Eintragungen in das Hauptflugbuch sind durch den jeweils zuständigen Betriebsleiter oder eine von der Flugplatzunternehmerin benannte sachkundige Person vorzunehmen. Es ist tagaktuell zu führen.

Bei elektronischer Führung des Hauptflugbuches bedarf das Verfahren der Datenerfassung und Sicherung der vorherigen Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde. Die im Hauptflugbuch gespeicherten Daten sind gegen eine nachträgliche Änderung zu sichern und zwei Jahre aufzubewahren. Danach sind sie zu löschen; alternativ können sie anonymisiert abgespeichert werden. Im Übrigen sind die datenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

12. Für die von den Luftfahrzeugführern durchzuführenden Flugvorbereitungen ist ein geeigneter Raum einzurichten und vorzuhalten. Dort müssen mindestens - jeweils auf dem aktuellen Stand - bereitgehalten werden:
 - Luftfahrkarten ICAO im Maßstab 1:500.000 des Bundesgebietes mit Flugsicherungsaufdruck,
 - Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland Band VFR einschließlich VFR – Bulletin,
 - Nachrichten für Luftfahrer Teil I und II,
 - Luftverkehrsgesetz und die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen,
 - Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 22 LuftVO.
13. Die Flugplatzunternehmerin hat der Genehmigungsbehörde
 - a) alle auf dem Flugplatz oder innerhalb des Flugplatzverkehrs stattfindenden Unfälle und Störungen i. S. v. § 2 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUUG) sowie alle Vorkommnisse, die den Betrieb des Flugplatzes wesentlich beeinträchtigen (§§ 53 Abs. 1, 45 Abs. 1 S. 2 LuftVZO) unverzüglich mit

Darstellung des Sachverhalts schriftlich anzuzeigen. Die Pflichten nach § 5 LuftVO bleiben hiervon unberührt.

- b) beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen bzw. Änderungen auf dem Flugplatzgelände (§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO) rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.
 - c) Änderungen in den rechtlichen Verhältnissen der Flugplatzunternehmerin (z.B. Vertretungsberechtigung, Beteiligungsverhältnisse, Nutzungsberechtigung über die Flugplatzfläche oder Teile davon) hat diese der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
14. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung (einschließlich der Betriebsleiter-Haftpflicht) mit den Mindestdeckungssummen von 2.500.000 € für Personen- und Sachschäden abgeschlossen und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden. Ein aktueller Versicherungsnachweis ist der Genehmigungsbehörde spätestens bei der Abnahmeprüfung vorzulegen und das Fortbestehen des Versicherungsvertrages nachzuweisen.
15. Der Flugplatzbezugspunkt ist auf der Grundlage einer amtlichen Vermessung bodengleich zu vermarken. Eine Kopie des Vermessungsprotokolls ist der Luftfahrtbehörde zur Akte zu übersenden.
16. Die Genehmigungsinhaberin klärt die Nutzer des Landeplatzes durch mündliche und schriftliche Informationen über die Lage lärmsensibler Siedlungsgebiete in der Umgebung des Flugplatzes, insbesondere über die Ortschaften Zellendorf und Langenlipsdorf, auf. Sie hat die Luftfahrzeugführer aufzufordern, Überflüge dieser Gebiete möglichst zu vermeiden.
17. Gleichzeitiger Flugbetrieb auf der SLB 1 und SLB 2 ist nicht gestattet. Der Abstand der Mittellinien zwischen der SLB 1 und der SLB 2 unterschreitet den geforderten Mindestabstand zur gleichzeitigen, flugbetrieblichen Nutzung. Damit ist Parallelbetrieb unzulässig.
Bei Nachtflugbetrieb darf nur die befeuerte SLB 1 benutzt und nur auf den befeuerten Teilen der Rollbahnen zu- und abgerollt werden.
18. In der östlichen An- und Abflugfläche (1:20) führt, unweit der Landebahnschwellen 26, die Bahnstrecke des RE4 (Rathenow <> Berlin <> Jüterbog <> Falkenberg) und die Straße nach Zellendorf vorbei. Laut „Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ muss über Verkehrsanlagen ein Lichtraumprofil eingehalten werden. Es wird eine Mindestüberflughöhe über die Bahnstrecke des RE4 mit ca. 25 m über Grund (80 ft AGL) definiert. Die im AIP-VFR zu veröffentlichenden Mindestüberflughöhe (80 ft AGL) ist in Fuß über Grund anzugeben.
19. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen sowie der Genehmigung, die insbesondere zur Wahrung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie der Sicherheit des Luftverkehrs dienen, bleiben vorbehalten (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG).

C. Hinweise

1. Diese Genehmigung ist zurückzunehmen oder zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 53 Abs.1, 48 LuftVZO).
2. Der Sonderlandeplatz Oehna liegt teilweise unterhalb der militärisch genutzten Nachttiefflugstrecke – Streckenabschnitt zwischen NH 2 – PG 2. Informationen über die Aktivierung der einzelnen Abschnitte des Nachttiefflugstreckensystems können beim Flugberatungsdienst (Aeronautical Information Service-Centre, [AIS-C] der Deutschen Flugsicherung (DFS), in den im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication [AIP]) veröffentlichten Zeiten eingeholt werden.

Schönefeld, den 30. April 2024

Im Auftrag


Malte Preuß



Siegel

Postzustellungsurkunde

Fläming Air GmbH
Herr Eichelbaum
Am Flugplatz 2
14913 Niedergörsdorf / OT Zellendorf

Bearb.: Frau Hammerschmidt
Gesch-Z.: 4114-50.111.24
Telefon: 03342-4266-4104
Fax: 03342-4266-7612
Internet: <https://lubb.berlin-brandenburg.de>
Lucie.Hammerschmidt@LBV.Brandenburg.de

Schönefeld, 30.04.2024

Verkehrslandeplatz (VLP) Oehna – EDBO

Hier: Antrag auf Änderung des Betriebsstatus; Anpassung an die NfL I 92/13
Ihr Antrag vom 25.01.2023

- Anlagen:
- Genehmigungsurkunde
 - Platzdarstellungskarte in der Fassung vom Januar 2023 mit Sichtvermerk vom 30.04.2024
 - Zahlungsaufforderung

Sehr geehrter Herr Eichelbaum,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihren o. g. Antrag ergeht folgende

Entscheidung:

1. Die beantragte Änderung der Genehmigung (Betriebsstatus) des VLP Oehna in der Neufassung vom 28.10.1998 (Az.: 2413-6442.14), geändert durch Bescheid vom 04.06.1999 (Az.: 2413-6442.14/99 – Verlegung der Grasbahn) und zuletzt geändert durch Bescheid am 27.01.2006 (Az.: 2412-6442.14/04 – Grenzänderung), stellt eine **wesentliche Änderung des Betriebes** des v. g. Landeplatzes im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dar.
2. Der Fläming Air GmbH, Am Flugplatz 2, 14913 Niedergörsdorf / OT Zellendorf wird die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines

**Landeplatzes für besondere Zwecke
(Sonderlandeplatz)**

mit der Bezeichnung

Sonderlandeplatz Oehna

für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und Nacht erteilt.

3. Die Genehmigung des Landeplatzes wird hinsichtlich der Zweckbestimmung wie folgt geändert:

„III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb der mit unter Punkt II. der Genehmigung genannten Luftfahrzeugarten der Platzhalterin, der am Platz ansässigen Vereine, Unternehmen, Luftfahrerschulen und von Luftfahrzeughaltern, die langfristige Nutzungsrechte am Flugplatz haben, sowie der Ausübung des Luftsports.

Darüber hinaus sind Flugbewegungen Dritter mit vorheriger Zustimmung der Platzhalterin (PPR) zulässig.“

4. Die Genehmigungsinhaberin ist ab dem **01.05.2024, 00:00 Uhr** (lokale Zeit), von der Betriebspflicht entsprechend § 45 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassung-Ordnung (LuftVZO) befreit. Teil C, Nr. 7 der Genehmigung vom 28.10.1998 wird wie folgt geändert:

„VI. Betriebspflicht

Die Genehmigungsinhaberin ist gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 3 LuftVZO von der Betriebspflicht befreit.“

5. Die diesem Bescheid als Anlage beigefügte Genehmigungsurkunde sowie die Platzdarstellungskarte (Plan Nr. 2 - M 1 : 2.500; Stand Januar 2023) mit Sichtvermerk der Luftfahrtbehörde vom 30.04.2024 ersetzen die bisherigen Dokumente und sind an allgemein zugänglicher Stelle auf dem Sonderlandeplatz (SLP) auszuhängen. Die bisherige Genehmigungsurkunde vom 28.10.1998 nebst bisher gültiger Platzdarstellungskarte sind damit ungültig und der Genehmigungsbehörde umgehend zurückzugeben.
6. Der SLP Oehna wird an die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 03.08.2012 (NfL I 92/13) angepasst.
7. Für diese Entscheidung werden Kosten in Höhe von 500 € festgesetzt. Die Zahlung ist entsprechend den in der Zahlungsaufforderung enthaltenen Angaben zu leisten.

Nebenbestimmungen:

1. Diese Entscheidung wird Bestandteil der Genehmigung des Landeplatzes Oehna und ist in der Flugplatzakte aufzubewahren.
2. Die am Flugplatz ansässigen Nutzer sind umgehend und umfassend über die hier getroffene Entscheidung und deren Folgen/Wirkungen zu informieren.
3. Die Flugplatzbenutzungsordnung gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 43 Abs. 1 LuftVZO ist zu aktualisieren und der Genehmigungsbehörde vorab zur Genehmigung vorzulegen.
4. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zu diesem Bescheid bleibt vorbehalten (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 Verwaltungsverfahrensgesetz [VwVfG]).
5. Ein Widerruf dieser Entscheidung bleibt vorbehalten, wenn die Voraussetzungen für ihren Erlass nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind.

Hinweise:

1. Aus Anlass der wesentlichen Änderung der Genehmigung (§ 52 Abs. 2 i. V. m. § 42 Abs. 2 Nr. 10 LuftVZO) wurde die Genehmigungsurkunde vom 28.10.1998 der aktuellen Genehmigungs- und Rechtslage angepasst.
2. Von der Änderungsgenehmigung darf abweichend von § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO bereits vor Gestattung der Betriebsaufnahme auf Grund einer Abnahmeprüfung Gebrauch gemacht werden, um einer zwischenzeitlichen Schließung des Landeplatzes entgegen zu wirken.
3. Die Bekanntmachung der hier getroffenen Entscheidung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) erfolgt zeitnah durch die Luftfahrtbehörde (§§ 42 Abs. 4, 44 Abs. 2, 52 Abs. 3 LuftVZO). Die erforderlichen Änderungen im Luftfahrthandbuch werden ebenfalls durch die Genehmigungsbehörde veranlasst.

Begründung:

I.

1. Änderung des Betriebsstatus (SLP)

Der VLP Oehna verfügt über eine bestandskräftige luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG, welche mit Bescheid vom 28.10.1998 geändert und neugefasst wurde. Zugelassen ist die Durchführung von Flügen des allgemeinen Luftverkehrs nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und bei Nacht mit Flugzeugen bis 5,7 t

MTOM auf einer befestigten Start- und Landebahn (SLB) 08/26 mit einer Länge von 850 m und einer Breite von 20 m. Es besteht Betriebspflicht zu den in den NfL und im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Betriebszeiten.

Seither hat es mehrere Unwesentlichkeitsentscheidungen hinsichtlich der Flugplatzanlage gegeben (Bescheid vom 04.06.1999 - Verlegung der Grasbahn; Bescheid vom 27.01.2006 - Grenzänderung). Nunmehr beantragen Sie als Geschäftsführer der Fläming Air GmbH mit Schreiben vom 25.01.2023 die Änderung der Betriebsgenehmigung des VLP Oehna. Darin erklären Sie, dass sich das Nutzerverhalten der Piloten durch den stärker werdenden Einfluss des Klimawandels und der Corona Pandemie verändert habe. Dabei schließen Sie auch finanzielle Gründe mit ein. Daher beantragen Sie die Herabstufung des VLP Oehna hin zu einem SLP mit der Folge der Aufhebung der Betriebspflicht des Landeplatzes sowie der Fortführung des Betriebes als Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) mit einer eingeschränkten Zweckbestimmung und PPR-Regelung. Damit sollen die einhergehenden Kosten gemindert werden und der Fortbestand des Landeplatzes gesichert werden. Änderungen an der Flugplatzanlage mit ihren Betriebsflächen sind nicht vorgesehen.

Mit Schreiben vom 27.10.2023 wurden hinsichtlich der beantragten Statusänderung die Gemeinde Niedergörsdorf, der Landkreis Teltow-Fläming, die Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming und die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung wurde über die geplanten Änderungen gesondert informiert. Darüber hinaus wurden am Platz ansässige Nutzer und Dritte (Piloten, Vereinsvorstände und Gewerbeansässige des Flugplatzes), deren Betroffenheit nicht ganz ausgeschlossen werden kann, angeschrieben und um Stellungnahme gebeten.

Alle Antragsunterlagen waren auch im Internet über die Seite der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg bis Anfang Dezember 2023 eingestellt.

2. Anpassung an NfL I 92/13

Zusammen mit der Änderung des Betriebsstatus hin zu einem SLP beantragte die Genehmigungsinhaberin die Anpassung des Landeplatzes an die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ des BMVBS vom 03.08.2012 (NfL I 92/13). Grundlage für die Regelungen hinsichtlich der Anlage und des Betriebes eines Landeplatzes waren zum Zeitpunkt der Erstgenehmigung des VLP Oehna die damals anzuwendenden Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Landeplätzen für Flugzeuge (NfL I – 278/68). Bekanntlich wurden dann erst mit den Landeplatz-Richtlinien (NfL I – 327/01), jetzt abgelöst durch die Landeplatz-Grundsätze (NfL I – 92/13), die technischen Anforderungen gemäß ICAO Annex 14 weitgehend übernommen, so dass für die weitere Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebes an Landeplätzen, die bestehenden Flugplatzgenehmigungen bei nächster Gelegenheit an die ICAO-Standards anzupassen waren. Diesbezügliche Fristen enthalten die o. g. Bestimmungen nicht. Die Anpassung des Landeplatzes an die NfL I 92/13 stand aufgrund von langjährigen Abstimmungen noch aus und wurde nunmehr mit der oben genannten Entscheidung verbunden.

Mit Schreiben vom 25.01.2023 überreichte die Genehmigungsinhaberin die erforderlichen Unterlagen einschließlich einer aktualisierten Platzdarstellungskarte. Diese entspricht allen wesentlichen Anforderungen im

Sinne der LuftVZO und der NfL I 92/13. Sie ist daher grundsätzlich geeignet, die bisher gültige Platzdarstellungskarte (Anlage und Bestandteil der Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG) zu ersetzen.

II.

1. Änderung des Betriebsstatus (SLP)

Die beantragte Änderung der Genehmigung kann nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erteilt werden. Die für diese Entscheidung relevanten Voraussetzungen liegen vollständig vor. Nach Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange überwiegen die für die Planung sprechenden Gründe. Zwingende Gründe für eine Ablehnung des Antrages sind nicht erkennbar. Gleiches gilt für die oben getroffenen weiteren luftrechtlichen Entscheidungen.

Das geplante Vorhaben stellt in seiner Gesamtheit aus fachplanungsrechtlicher Sicht eine wesentliche Änderung des Flugbetriebes im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG dar und ist deshalb genehmigungsbedürftig. Ob eine Erweiterung oder Änderung der Anlage oder des Betriebes eines Flugplatzes „wesentlich“ i. S. des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Zu vergleichen ist der bisherige mit dem geplanten Zustand hinsichtlich quantitativer und qualitativer Veränderungen und seiner künftigen Auswirkungen auf die in der Nachbarschaft des Landeplatzes vorhandenen rechtlich geschützten Interessen. Generell kann die „Wesentlichkeit“ von Maßnahmen bejaht werden, wenn der Flugplatz auf Grund der beabsichtigten Änderungen in baulicher und/oder betrieblicher Hinsicht „sein Gesicht“ verändert. (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6 Rn. 54, 62). Dies ist hier gegeben.

Die beantragte Herabstufung eines VLP zu einem SLP führt zu einer anderen Verkehrsfunktion des Flugplatzes und damit zu einer anderen Reichweite der öffentlich-rechtlichen Bindungen. VLP sind für den Gemeingebrauch durch die Luftfahrt bestimmt und damit allgemein zugänglich, d.h. öffentlich. Ein SLP dient einem besonderen Zweck (§ 49 Abs. 2 LuftVZO). Entsprechend der Zweckbestimmung ist der Benutzerkreis eingeschränkt. Die Wesentlichkeit der geplanten Änderung kann im Hinblick auf den vorgesehenen Flugbetrieb bejaht werden.

Die in § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG genannten, vor Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung zu prüfenden Belange sind angemessen berücksichtigt. Gründe für eine zwingende Versagung der Änderungsgenehmigung sind nicht erkennbar.

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere, da die Bedeutung des Flugplatzes eher im Bereich der Aktivitäten der Firma Fläming Air GmbH liegen (vgl. Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg, 2. Fortschreibung, Potsdam, April 2008). Aus der Entwicklung der Flugbewegungszahlen der letzten Jahre lässt sich keine übergeordnete verkehrliche Bedeutung des Flugplatzes herleiten, die einen Fortbestand als VLP zwingend erfordert. Die eigentliche Flugplatzfunktion bleibt durch den Status als SLP beibehalten. Das fliegerische Infrastrukturangebot in der Region südlich von Berlin wird wenig verändert.

Städtebauliche Belange werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Änderungen tangieren keine umliegenden Flächennutzungspläne oder andere laufende kommunale Planungen.

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden durch das Vorhaben nicht neu oder andersartig betroffen als bisher, weil die bloße Statusänderung ohne Auswirkungen auf die zu berücksichtigenden Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege bleibt.

Das Vorhaben führt nicht zu neuen oder andersartigen Beeinträchtigungen durch Flug- und/oder Bodenlärm für die Nachbarschaft, da Flugbetriebsflächen nicht geändert werden.

Hinsichtlich der Eignung des Flugplatzgeländes für den zugelassenen Flugbetrieb (z. B. SLB - Länge, Tragfähigkeit) bestehen im Ergebnis der Überprüfung und Neubewertung der technischen Parameter keine begründeten Zweifel. Der (nunmehr) SLP Oehna entspricht den wesentlichen Anforderungen eines Landeplatzes im Bezugscode 1 A der Landeplatz-Grundsätze (NfL I 92/13). Ein sicherer Flugbetrieb hinsichtlich der zugelassenen Luftfahrzeugarten ist gegeben.

Eine vom Betrieb des Landeplatzes ausgehende Gefährdung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann ausgeschlossen werden. Der Flugplatz wird durch die in der Platzdarstellungskarte ausgewiesenen Sicherungsmaßnahmen vor unbefugtem Betreten gesichert.

Die im Rahmen des Verfahrens beteiligten Behörden (Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming, Gemeinde Niedergörsdorf, Landkreis Teltow-Fläming sowie Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung), teilten keine Betroffenheiten mit. Vielmehr wurde die Erhaltung als Standort begrüßt.

Die am Platz ansässigen Hauptnutzer wurden durch die Flugplatzunternehmerin frühzeitig über das Vorhaben informiert. Darüber hinaus wurde ihnen im Rahmen des Verfahrens Gelegenheit zur Äußerung in der Sache gegeben, weil auch ihr Interesse an der Aufrechterhaltung und Sicherung der bisher gewährten geschäftlichen Entfaltungsmöglichkeiten zu den schutzwürdigen Belangen zählen. Schriftliche Erklärungen/Einwendungen, die gegen das Vorhaben sprechen, wurden nicht vorgetragen.

Aus dem Vorgetragenen kann die Beeinträchtigung Rechte Dritter nicht begründet werden bzw. kann eine mögliche Beeinträchtigung ein Versagen der beantragten Betriebsänderung keinesfalls begründen. Nachteilige Auswirkungen, die mit dem veränderten Betrieb des Flugplatzes verbunden wären, sind nicht ersichtlich. Die bestimmungsgemäße Nutzung des Flugplatzes durch am Platz ansässige Nutzer und Dritte wird durch das Vorhaben nicht behindert.

Bei wesentlichen Änderungen oder Erweiterungen eines bestehenden Flugplatzes darf der Flugplatzbetrieb erst aufgenommen werden, wenn dies auf Grund einer Abnahmeprüfung durch die Genehmigungsbehörde gemäß § 53 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO gestattet wurde. Die Abnahme dient der luftfahrtbehördlichen Überprüfung, ob der Flugplatz gemäß der erteilten Genehmigung angelegt worden ist. Ziel der Abnahmeprüfung ist eine gesicherte Aussage dazu, dass der Betrieb des Flugplatzes nicht die Sicherheit des Luftverkehrs gefährden wird und vom Betrieb keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung ausgehen werden (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6 Rn. 534, 535). Dies ist auf Grund der jahrelangen Nutzung des Landeplatzes Oehna gegeben.

Die Genehmigungsbehörde hat deshalb entschieden, dass von dem Erfordernis einer vorhergehenden Abnahmeprüfung abgewichen werden kann, sofern diese in einer angemessenen Frist nachgeholt wird (vgl. Hinweis Nr. 2). Eine Unterbrechung des Flugbetriebs am SLP Oehna wird damit vermieden.

2. Anpassung an die NfL I 92/13

Die parallel durchgeführte Anpassung der Genehmigung an die Landeplatz-Grundsätze stellt aus fachplanungsrechtlicher Sicht keine wesentliche Änderung der Anlage und/oder des Betriebes des Landeplatzes Oehna im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG dar.

Wann eine Erweiterung oder Änderung der Anlage und/oder des Betriebes eines Flugplatzes „wesentlich“ i. S. d. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG ist, kann nicht generell beurteilt werden, sondern setzt die Würdigung aller Umstände des Einzelfalls voraus. Die näheren Ausführungen hierzu wurden bereits unter Nr. 1 erläutert (siehe Seite 5).

Durch die Anpassung der Genehmigung an die NfL I 92/13 wird weder die Anlage noch der Betrieb des künftigen SLP Oehna wesentlich verändert. So wird die Breite der Rollbahnen angepasst. Es finden dementsprechende Markierungsarbeiten statt als auch die Einordnung des SLP Oehna in den Bezugscode 1 A sowie die Begrenzung des Abfluggewichts auf Grund der zur Verfügung stehenden SLB-Länge. Die Anpassung der Genehmigung dient der weiteren Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebes an Landeplätzen.

Die Erfordernisse der Raumordnung, des Städtebaus sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden durch die hier getroffene Entscheidung nicht beeinträchtigt. Gleichwohl sind künftige Auswirkungen auf die in der Nachbarschaft des Landeplatzes vorhandenen rechtlich geschützten Interessen (Lärmschutz) nicht betroffen. Mit der Anpassung ist ein Verkehr mit größeren bzw. fluglärmintensiveren Flugzeugen nicht vorgesehen. Vielmehr sind mit der Festsetzung des ICAO-Bezugscode 1 A und der zur Verfügung stehenden Start- und Landestrecke nur Flugzeuge mit einer maximalen Startmasse (MTOM) von nunmehr 2.000 kg zugelassen. Anhaltspunkte für eine mögliche Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung liegen nicht vor.

Das geplante Vorhaben stellt mithin keine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage oder des Betriebes nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG dar.

3. Revision der Genehmigungsurkunde

Im Übrigen dient die Revision der Genehmigungsurkunde der besseren Übersicht über den Genehmigungsumfang und die zu beachtenden Nebenbestimmungen, welche in Anbetracht des seit Genehmigungserteilung vergangenen Zeitraumes von mehr als 25 Jahren zum großen Teil einer Überarbeitung bzw. Anpassung bedurften. Alle mit der Genehmigung vom 28.10.1998 in der Fassung des Bescheids vom 04.06.1999 und 27.01.2006 erlassenen Nebenbestimmungen (Auflagen und Hinweise) wurden überprüft. Neue oder geänderte luftrechtliche Bestimmungen und auf Landeplätzen anzuwendende Richtlinien bzw. andere tatsächlich eingetretene Veränderungen finden Beachtung, in dem die entsprechenden Auflagen und Hinweise aktualisiert,

ergänzt oder – soweit erforderlich – neu gefasst wurden. Soweit frühere Auflagen erfüllt, sinnentleert oder gegenstandslos geworden sind, erfolgte deren ersatzlose Streichung.

So wurden die Auflagen Nr. 3, 4, 5 und 9 den neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst. Die Auflagen Nr. 13 c) und Nr. 18 wurden ergänzt bzw. neu hinzugefügt.

Die Aktualisierungen/Änderungen dienen insbesondere der weiteren Erhöhung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und berühren nicht die Belange Dritter. Auch die Nutzer des Platzes sind davon nicht negativ betroffen. Mögliche Auswirkungen sind allenfalls von unwesentlicher Bedeutung und dienen nicht zuletzt auch der Sicherheit der Flugplatznutzer selbst.

Begründung der Kostenentscheidung:

Die vorstehende Amtshandlung ist nach § 107 LuftVZO i. V. m. der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten hat nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung der Antragsteller zu tragen.

Das Gebührenverzeichnis zur LuftKostV sieht für die Genehmigung wesentlicher Änderungen des Betriebes eines Landesplatzes (V 6.b) einen Gebührenrahmen von 330 € bis 50.000 € vor und für die Bescheinigung der Unbedenklichkeit unwesentlicher Änderungen auf Landeplätzen (V 7.b) einen Gebührenrahmen von 170 € bis 1.500 € vor.

Die Höhe der Gebühren wurde gemäß § 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. Abschnitt V Ziffer 6. b) und 7. b) bestimmt. Die Gebühr für die Entscheidung wurde zusammen auf 500,- € festgesetzt.

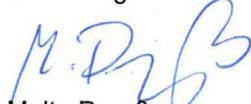
Sind Rahmensätze für Gebühren vorgesehen so sind bei der Festsetzung der Gebühr der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand, die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen. Die Gebühr wurde jeweils im unteren Bereich des vorgeschriebenen Gebührenrahmens festgesetzt. Darüber hinausgehende Auslagen sind nicht entstanden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats Widerspruch bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5/5A, 12529 Schönefeld erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Malte Preuß